

заводів, розвинути інфраструктуру Придунайського регіону та нарешті відчинити ці ворота України в Європу.

### ***Список використаних джерел***

1. Прокопчук. С. ГСХ «Дунай-Чорне море»: чи побудуємо другу чергу? // Урядовий кур'єр. – 2010. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/gsh-dunaj-chorne-more-chi-pobuduyemo-drugu-chergu/>
2. Захарченко Л. В. Аналіз екологічної проблеми при відновленні ГСХ «р. Дунай-Чорне море». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [file:///C:/Users/admin/Downloads/Vodt\\_2012\\_3\\_24.pdf](file:///C:/Users/admin/Downloads/Vodt_2012_3_24.pdf)
3. Україна і Румунія активізують взаємодію у сфері транспорту та інфраструктури. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2264277-ukraina-i-rumunia-aktivizuut-vzaemodi-u-sferi-transportu-ta-infrastrukturi.html>

***Ключові слова:*** глибоководний судновий хід, Конвенція Espoo, транскордонний контекст, українсько-румунські відносини, гідрологічний моніторинг.

*Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.*

### ***Іваськевич Дарія Орестівна***

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## **АДМІНІСТРАЦІЯ РІЧКОВИХ ПОРТІВ: ОСНОВНІ ФУНКЦІЇ ТА ПОВНОВАЖЕННЯ**

Внутрішній водний транспорт має необхідний потенціал для участі в мультимодальних перевезеннях та може бути застосований в інтегрованій системі доставки вантажів у взаємодії з іншими видами транспорту [1].

На сьогоднішній день досить вагомою проблемою законодавства у сфері портового права та діяльності внутрішнього водного транспорту є відсутність чіткого визначення та регламентації функціонування річкових портів в Україні, хоч судноплавний потенціал річок в державі є досить високим [2, с. 112-122]. Окрім цього, була спроба регламентації поняття річкового порту в законопроекті «Про суднопластво на внутрішніх водних шляхах» від листопада 2010 року. Відповідно до положень проекту закону річковий порт – транспортний комплекс, що розташований на відведеній території та акваторії з установленими межами, призначений та обладнаний для обслуговування суден,

пасажирів і вантажів, в якому надаються вантажні, експедиційні та інші послуги і забезпечуються безпечні умови плавання та стоянка суден [3]. Річковими портами сьогодні можуть бути публічні акціонерні товариства, товариства з обмеженою відповідальністю та також дочірні підприємства державних підприємств [4].

Річкові порти України наразі підпорядковані суб'єктам господарювання, які здійснюють діяльність у сфері річкового портового господарства. Окремі функції з підтримання їх належного функціонування, доцільного використання ресурсів та безпеки покладені на державне підприємство «Адміністрація річкових портів».

Підприємство створене 28 квітня 2005 року з метою забезпечення збереження та утримання в належному технічному стані річкових гідротехнічних споруд згідно з вимогами чинних нормативно-правових актів та найбільш ефективного використання державного майна, яке не ввійшло до статутних фондів річкових портів (гідротехнічних споруди, плавзасоби та інше майно) та надання відповідних послуг. Це підприємство є державним унітарним підприємством, яке діє як державне комерційне підприємство, засноване на державній власності [5]. Державне підприємство «Адміністрація річкових портів» наразі входить до сфери управління Міністерства інфраструктури та наділене низкою специфічних функцій та повноважень.

Основні напрямки діяльності та особливості функцій Державного підприємства «Адміністрація річкових портів» прописані в Статуті підприємства від 10 липня 2009 року. Зважаючи на те, що Державне підприємство «Адміністрація річкових портів» зараз є єдиним підприємством державної форми власності в сфері річкового транспорту, то його в першу чергу його функції та діяльність безпосередньо пов'язані із: забезпеченням збереження і ефективного використання державних гідротехнічних споруд, пасажирського флоту та іншого державного майна, а також контролем за їх будівництвом, експлуатацією, ремонтом та модернізацією; стягненням та забезпечення цільового використання річкових портових зборів в річкових портах; надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів річковим транспортом, буксирними та маневровими роботами, а також роботами, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів, фрахтування суден для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей судноплавства на внутрішніх водних шляхах; здійснення інструментальних обстежень будівель та інших берегових об'єктів річкових портів; здійснення водолазних обстежень підводних частин гідротехнічних споруд річкових портів; виконанням всіх видів ремонтів, модернізації, реконструкції гідротехнічних конструкцій та флоту річкових портів; визначенням перспектив і напрямків щодо організації робіт із забезпеченням науково-технічного розвитку, інвестиційної політики річкових портів; навантаженням та розвантаженням вантажів, наданням послуг з перевезенням пасажирів та вантажів річковим

транспортом та для інших цілей судноплавства безпосередньо на внутрішніх шляхах України; раціональним використанням земельного фонду в межах відведених кордонів; наданням послуг у якості менеджера на річковому транспорті.

Статут ДП «Адміністрація річкових портів України» також виокремлює ряд повноважень цього підприємства. Воно, наприклад, вповноважене випускати цінні папери та реалізовувати їх громадянам України та суб'єктам господарської діяльності. Окрім цього, підприємство також має право придбавати цінні папери в інших суб'єктів господарювання. Адміністрація річкових портів має право реалізації послуг та продукції, що не ввійшла в державне замовлення на території України й також за її межами за тими цінами, що формуються відповідно до умов економічної діяльності [5].

Окрім цього, ДП «Адміністрація річкових портів» має право вживати відповідних заходів задля запобігання неправомірного використання чи відчуження державного майна, яке, в свою чергу, належить цьому підприємству на праві господарського відання.

Проте, слід зауважити, що в проекті закону України Про внутрішній водний транспорт № 2475а не зазначається про наявність ДП «Адміністрація річкових портів». Натомість, у п. 2 ст. 1 вказано про адміністрацію внутрішніх водних шляхів України — юридична особа державної форми власності, утворена з метою забезпечення функціонування річкових водних шляхів, утримання та використання об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної форми власності, річкової інформаційної служби, виконання інших покладених на неї відповідно до законодавства завдань, метою яких не є отримання прибутку [6].

В законопроекті, окрім цього, відсутні також норми, які б встановлювали й регулювали процедуру утворення адміністрації внутрішніх водних шляхів України, зокрема шляхом злиття «Укрводшляху» та ДП «Адміністрація річкових портів».

Дослідивши сучасні українські тенденції розвитку функціонування внутрішнього водного транспорту, можна сміливо зазначити, що в питаннях, які стосуються його регламентації та відсутності чітких обрисів підвідомчості річкових портів України спізнюється більш ніж на 20 років в співвідношенні зі світовою практикою та нормативною базою у цій галузі. Тим не менш, на теренах України все ж вбачаються активні намагання визначення та законодавчого закріплення правового підґрунтя функціонування внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури, а також органів, відповідальних за це належну діяльність річкових портів. Проте, вони не завжди є послідовними та комплексними й надалі викликають багато суперечок. Існування Державного підприємства «Адміністрація річкових портів» хоч й дозволяє вирішити низку поставлених цілей на шляху до оптимізації функціонування внутрішнього водного транспорту, проте його

діяльність й сукупність повноважень та функцій ще не можна назвати всеохоплюючими.

### ***Список використаних джерел***

1. Садловська І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою: монографія / І. П. Садловська. – К.: П.П. «Сердюк В.І.», 2011. – 355 с.
2. Стець О. М. Річкові порти України: перспективи оновлення правового забезпечення діяльності / О. М. Стець // Lex Portus. – 2017. – № 3. – С. 112-122.
3. Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах: проект Закону України № 4319. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=4319&skl=7](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=4319&skl=7).
4. Тасліпський Г. Законодавча невизначеність річкових портів // Юридична газета online. 16 вересня 2015. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/morskepravo/zakonodavcha-neviznachenist-richkovih-portiv.html>.
5. Державне підприємство «Адміністрація річкових портів». URL: <http://www.arport.com.ua/index.php/pro-nas>.
6. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України № 2475а. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=56230](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230).

**Ключові слова:** порт, річковий порт, Адміністрація річкових портів, внутрішній водний транспорт, сфера річкового транспорту, регламентація основних понять.

*Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.*

### ***Калинич Мар'яна Іллічна***

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## **ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ НА МОРСЬКОМУ СУДНІ**

Чинне законодавство України, яке регулює порядок кримінального провадження на морському чи річковому судні містить ряд проблемних положень, зокрема, щодо невизначеності повноважень капітану судна як процесуальної фігури під час затримання осіб та щодо обмеження й звуження деяких прав та законних інтересів підозрюваних осіб. Зазначена проблема є актуальною, але в науковій літературі вона поки що належно не висвітлена.

Відповідно до чинного законодавства капітан судна має право затримати особу, яка підозрюється у вчиненні кримінально караного діяння на строк, необхідний для доставлення її на територію України